

Ferrovie, 24 miliardi per ripartire Ma per i pendolari solo spiccioli

Riccardo Chiari

Le polemiche sullo stipendio di Mauro Moretti cercano di coprire il via libera del governo Renzi - tramite il ministro Maurizio Lupi - a un piano industriale del gruppo Fs che in 4 anni prevede investimenti al trasporto locale per soli 3 miliardi su 24 complessivi. Di questi, 15 «sono legati al Contratto di Programma tra Stato e Rfi per il mantenimento degli standard di sicurezza e il potenziamento della rete convenzionale, con significativi interventi sulle infrastrutture nei nodi metropolitani, a vantaggio del trasporto locale, e sui Corridoi definiti dall'Ue».

Questi ultimi sono l'alta velocità, alla quale il piano industriale destina ufficialmente 1,7 miliardi, indirizzati soprattutto alla Napoli-Bari, alla Salerno-Reggio Calabria e in Sicilia. Ma ad esempio con altri 6,4 miliardi investiti in «treni e tecnologie». Con una parte (1,63 miliardi) riservata ai 50 nuovi Etr 1000. Sono i Freccia Rossa di ultima generazione, che non viaggeranno certo sulla pur potenziata «rete convenzionale» utilizzata ogni giorno da milioni di pendolari. Per giunta, anche i cospicui investimenti promessi nelle aree metropolitane saranno propedeutici, per forza di cose, al passaggio dei treni superveloci.

Bontà sua, l'amministratore delegato Moretti non dimentica di essere anche l'imputato Moretti per la strage ferroviaria di Viareggio. Un imputato al quale pm e legali di parte civile hanno fatto le pulci, documentando alla corte che nel gruppo Fs non si muove foglia

che l'ex segretario della Filt Cgil non voglia. Di qui, seppure con «trasferimenti subordinati alle decisioni che il governo assumerà nei prossimi anni», una *tranche* di investimenti indirizzata a una sicurezza ferroviaria che negli ultimi anni ha privilegiato (al solito) l'alta velocità a scapito del traffico locale. E chissà, potrebbero for-



Due terzi dei soldi dallo Stato: Moretti è sul mercato? Soltanto 3 miliardi per i treni regionali

se essere raddoppiate anche alcune linee locali a binario unico che, nel 2014, appaiono come reperti antidiluviani. Sui quali viaggiano i pendolari.

Tornando al piano industriale, i 24 miliardi di investimenti saranno sostenuti per 8,5 miliardi dalle Fs. Mentre il resto sarà finanziato dallo Stato - e cioè dai contribuenti - e circa 300 milioni andranno ad aumentare l'indebitamento complessivo del gruppo Fs, che oggi supera i 6 miliardi. «Una strutturale debolezza patrimoniale - ha segnalato la magistratura contabile - che dovrebbe essere fronteggiata con strumenti idonei». Al tempo

stesso la corte dei Conti ha promosso il «continuo processo di crescita del gruppo». Processo che da qui al 2017 l'ad Moretti e i suoi manager pensano di implementare, con una crescita del 3,5% medio annuo dei ricavi fino ad arrivare a un fatturato di 9,5 miliardi, e un utile annuo del 4,6%. Anche la redditività dovrebbe aumentare del 3% all'anno, per raggiungere a fine piano 2,5 miliardi (sono stati 1,9 nel 2012). L'Ebitda lordo dovrebbe passare dal 23,1% al 26,3%, quello netto dall'8,8% all'11,1%. Superiore non solo ai colleghi francesi, ma anche a quelli delle ferrovie tedesche. In ultimo la posizione finanziaria netta, che salirà da 8,22 a 8,81 miliardi.

I 3 miliardi per il trasporto locale dovrebbero essere impiegati per 200 nuovi convogli e la ristrutturazione di altri 235, «con una offerta mirata per le Regioni basata sull'integrazione ferro-gomma». Va da sé che questo investimento «sarà attuato in funzione dei contratti di servizio in essere, e in coerenza con la durata degli stessi». Un chiaro messaggio a chi, come il toscano Enrico Rossi, ha ipotizzato di mettere a gara i servizi regionali, e ha detto che darà battaglia per la sperequazione, evidente, fra gli investimenti per l'alta velocità rispetto a quelli per il trasporto locale. In ultimo, Moretti si aspetta entrate per «molte, molte centinaia di milioni» dalla cessione della controllata Grandi Stazioni. Mentre sul collocamento in borsa ha ricordato che non ci sono esperienze analoghe. «Comunque la decisione spetta all'azionista, decisione che ancora non c'è».